BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Manusia selalu melakukan pergerakan dalam aktivitasnya sehari-hari antara lain aktivitas ekonomi, sosial, pendidikan,rekreasi dan hiburan, serta keagamaan. Pergerakan yang dilakukan dapat menggunakan berbagai moda atau sarana (Sulistyorini, 2011:2). Transportasi menjadi alat yang mendukung pergerakan manusia tersebut baik jarak jauh maupun jarak dekat.

Transportasi dan fasilitas transportasi menjadi bagian yang saling melengkapi dan penting dalam mengendalikan arah dan perkembangan kota pada setiap sektornya. Berjalan kaki merupakan salah satu kegiatan transportasi yang tidak membutuhkan biaya dan ramah lingkungan. Jalur pejalan kaki dan fasilitas pelengkap jalan menjadi fasilitas penunjang berjalan kaki. Ketersediaan jalur pejalan kaki yang aman dapat mendorong masyarakat untuk menjadikan berjalan kaki sebagai pilihan perjalanan ke suatu tempat (Musriati, 2014:1).

Fungsi utama jalur pejalan kaki yaitu sebagai tempat bergerak dan berpindahnya pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya dengan aman, nyaman serta tanpa rasa takut baik terhadap sesama pejalan kaki maupun terhadap kendaraan (Mauliani, 2013:168). Jalur pejalan kaki harus mempertimbangkan lebar, perkerasan serta fasilitas-fasilitas yang menunjang seperti penerangan jalan, tempat sampah serta fasilitas pelengkap jalan lainnya. Pembangunan fasilitas jalur pejalan kaki seringkali tidak seimbang dengan pembangunan fasilitas kendaraan bermotor. Sehingga terjadi konflik antara arus kendaraan dengan pejalan kaki yang berakibat pada permasalahan lalu lintas dan tingginya tingkat kecelakaan. Besar kecilnya potensi pejalan kaki tergantung pada faktor lokasi penggunaan lahan disekitar jalur pejalan kaki. Potensi pejalan kaki yang besar terdapat pada guna lahan perdagangan dan pendidikan. Selain itu potensi pejalan kaki yang besar juga dipengaruhi dengan berkembangnya aktivitas baru seperti pedagang kaki lima dan mobilitas kendaraan (Hakim, 2005:2).

Perkembangannya jalur pejalan kaki saat ini masih belum menunjukkan kenyamanan yaitu terdapat beberapa masalah yang menyebabkan pejalan kaki merasa tidak nyaman untuk berjalan di area jalur pejalan kaki. Salah satu yang menjadi permasalahan

yaitu kondisi jalur pejalan kaki yang telah berubah fungsi sebagai tempat pedagang kaki lima berjualan dan lahan parkir terutama yang berada di kawasan perdagangan.

Untuk menciptakan suatu lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki dibutuhkan adanya perencanaan dan perancangan fasilitas pejalan kaki yang baik, yaitu dengan memperhatikan karakteristik pejalan kaki dan wilayahnya (Hadi, 2015:449). Walkability menjadi salah satu konsep jalur pejalan kaki yang ramah bagi pejalan kaki. Konsep Walkability menjadikan suatu kawasan sebagai lingkungan pejalan kaki. Walkability dapat digunakan untuk alat ukur kualitas dan konektifitas jalur pejalan kaki di perkotaan (Winayanti, 2013:1). Pengukuran dilakukan melalui penilaian komprehensif terhadap infrastruktur yang tersedia untuk pejalan kaki dan kajian-kajian yang menghubungkan penyediaan (supply) dan kebutuhan (demand).

Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya. Kota Malang memiliki berbagai permasalahan transportasi, salah satunya yaitu yang berkaitan dengan jalur pejalan kaki. Fasilitas jalur pejalan kaki yang kurang akan mempengaruhi terhadap keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Berdasarkan Rencana Induk Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Malang Tahun 2013 terdapat 61 ruas jalan yang memiliki trotoar di Kota Malang dan 32 ruas jalan diantaranya berdasarkan RTRW Kota Malang Tahun 2010-2030 menjadi rencana penyediaan dan pemanfaatan jaringan trotoar 32 ruas jalan tersebut antara lain:

Tabel 1. 1 Rencana lokasi trotoar dan Hirarki Jalan di Kota Malang

No	Nama Jalan	Hirarki Jalan	No	Nama Jalan	Hirarki Jalan
1	Jl. A. Yani	Arteri Sekunder I	17	Jl. Veteran	Kolektor sekunder I
2	Jl.Jaksa Agung Suprapto	Arteri Sekunder I	18	Jl. Bandung	Kolektor sekunder I
3	Jl. Basuki Rahmad	Arteri Sekunder I	19	Jl. Bogor	Kolektor sekunder I
4	Jl. Merdeka	Arteri Sekunder I	20	Jl. Surabaya	Kolektor sekunder I
5	Jl. Soekarno Hatta	Arteri Sekunder II	21	Jl. Raden Intan	Arteri Sekunder III
6	Jl. Cokelat	Arteri Sekunder III	22/	Jl. Panji Suroso	Arteri Sekunder III
7	Jl. Kalptaru	Arteri Sekunder III	23	Jl. SP. Sudarmo	Arteri Sekunder II
8	Jl. Raya Tlogomas	Arteri Sekunder I	24	Jl. Panglima Sudirman	Arteri Sekunder III
9	Jl. MT. Haryono	Arteri Sekunder I	25	Jl. Gatot Subroto	Arteri Sekunder III
10	Jl. Mayjend Panjaitan	Arteri Sekunder I	26	Jl. Koel. Sugiono	Arteri Sekunder I
11	Jl. Gajayana	Arteri Sekunder II	27	Jl. Kyai Ageng Gibrig	Arteri Sekunder II
12	Jl. Sumbersari	Arteri Sekunder II	28	Jl. Danau Toba	Arteri Sekunder I
13	Jl. Galunggung	Arteri Sekunder II	29	Jl. M. Wiyono	Arteri Sekunder I
14	Jl. Raya Langsep	Arteri Sekunder II	30	Jl. Ranu Grati	Arteri Sekunder I
15	Jl. Mergan Lor	Arteri Sekunder II	31	Jl. Mayjend Sungkono	Arteri Sekunder II
16	Jl. S.Supriadi	Arteri Sekunder II	32	Jl. Kawi	Arteri sekunder I

Sumber: RTRW Kota Malang Tahun 2010-2030

Salah satunya yaitu Jalan Merdeka dengan rencana penyediaan dan pemanfaatan jaringan trotoarnya adalah peningkatan kualitas trotoar untuk menumbuhkan budaya masyarakat berjalan kaki terutama untuk perjalanan yang pendek dengan

memperhitungkan penggunaan bagi penyandang cacat. Jalan Merdeka memiliki hirarki jalan arteri sekunder I yaitu menghubungkan kawasan primer dan sekunder I. Selain itu Jalan Merdeka juga merupakan pusat Kota Malang dan kawasan Alun-alun yang menjadi tempat berkumpulnya warga kota baik muda-mudi maupun keluarga. Jalan Merdeka memiliki guna lahan yang heterogen yaitu perdagangan dan jasa, pemerintahan dan pelayanan umum, peribadatan dan ruang terbuka publik.

Adanya pusat perdagangan menjadi tarikan besar yang mendorong pergerakan masyarakat ke Jalan Merdeka termasuk pejalan kaki. 52% tujuan pergerakan pejalan kaki adalah menuju pusat perdagangan. Jumlah pejalan kaki di Jalan Merdeka pada hari biasa lebih tinggi dibandingkan pada hari libur. Pada hari biasa pergerakan tertinggi adalah siang hari pada pukul 13.00 – 14.00 yaitu 2.436 orang. Sedangkan pada hari libur pergerakan tertinggi adalah sore hari pada pukul 16.00 – 17.00 yaitu 1.261 orang (Adibah, 2014:71).

Adanya pergerakan pejalan kaki yang tinggi di Jalan Merdeka seharusnya diseimbangkan dengan ketersediaan sarana dan prasarana untuk memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki. Namun kondisinya dengan tarikan pergerakan yang besar tidak didukung oleh fasilitas jalur pejalan kaki yang memadai sehingga menimbulkan ketidaknyamanan. Adanya pedagang kaki lima, parkir kendaraan di jalur pejalan kaki serta peletakan lampu penerangan yang kurang di Jalan Merdeka Selatan, Merdeka Barat dan Merdeka Timur mengakibatkan pengguna jalur pejalan kaki harus berjalan di bahu jalan. Meskipun pemerintah telah menertibkan parkir dan pedagang kaki lima karena adanya face off Alun-alun Kota Malang. Namun setelah face off Alun-alun selesai, keberadaan pedagang kaki lima masih terdapat di Jalan Merdeka Timur dan Merdeka Selatan. Pedagang kaki lima menggunakan trotoar sebagai tempat berjualan mulai pagi hingga malam hari. Hal ini mengurangi lebar jalur pejalan kaki yang kondisi eksistingnya hanya 2 meter. Oleh karena itu keberadaan jalur pejalan kaki yang walkable dan dapat memberikan kenyamanan, keselamatan dan keamanan dibutuhkan di Jalan Merdeka Kota Malang, mengingat Jalan Merdeka memiliki volume pergerakan pejalan kaki dan kendaraan yang sama-sama tinggi.

1.2 Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Belum optimalnya penyediaan prasarana jalur pejalan kaki yang mempengaruhi tingkat kenyamanan pejalan kaki seperti lebar jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka

- Selatan yang kurang dari 2 meter serta peletakan shelter peneduh jalur pejalan kaki, tempat sampah dan lampu penerangan yang masih kurang (Adibah, 2014:2).
- 2. Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Timur adalah E pada waktu siang dengan jumlah pergerakan 732 dan sore hari dengan jumlah pergerakan 756 yang dipengaruhi tarikan guna lahan berupa perdagangan mall dan perdagangan retail (Adibah, 2014:71).
- 3. Perubahan fungsi trotoar menjadi tempat pedagang kaki lima di pusat Kota Malang termasuk di Alun-alun Jalan Merdeka Selatan yang menyebabkan pejalan kaki berjalan di jalur kendaraan bermotor (Adibah, 2014:2)
- 4. Ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki yang masih kurang seperti tempat sampah yang hanya terdapat 1 di Jalan Merdeka Utara (Survei pendahuluan, 2015)
- 5. Belum terdapatnya jaringan jalan yang terkoneksi secara aman dengan memberikan akses yang baik seperti terdapat ramp atau jalur difabel di seluruh ruas Jalan Merdeka dan penyeberangan di Jalan Merdeka Selatan untuk membantu pejalan kaki menuju lokasi tujuannya yaitu menuju sarana transportasi, ruang terbuka atau guna lahan lainnya. (Survei pendahuuan, 2015)

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- 1. Bagaimana karakteristik pejalan kaki dan kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Kota Malang?
- 2. Bagaimana tingkat *walkability* jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Kota Malang berdasarkan persepsi pengguna dan ketentuan standar yang berlaku?
- 3. Bagaimana rencana penataan jalur pejalan kaki berdasarkan konsep *walkability* di Jalan Merdeka Kota Malang?

1.4 Tujuan

Tujuan utama penelitian ini adalah untuk memberikan rencana penataan jalur pejalan kaki berdasarkan konsep *walkability* di Jalan Merdeka Kota Malang. Tujuan utama ini terbagi menjadi tiga tujuan yaitu:

- Mengetahui karakteristik pejalan kaki dan kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Kota Malang.
- 2. Mengetahui tingkat *walkability* jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka berdasarkan persepsi pengguna dan ketentuan standar yang berlaku.

3. Merencanakan penataan jalur pejalan kaki berdasarkan konsep *walkability* di Jalan Merdeka

1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Berikut dijelaskan mengenai ruang lingkup wilayah dan materi dalam penelitian penataan jalur pejalan kaki berdasarkan konsep *walkability* di Jalan Merdeka Kota Malang.

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian penataan jalur pejalan kaki berdasarkan konsep walkability di Jalan Merdeka Kota Malang yaitu di Jalan Merdeka Utara, Jalan Merdeka Selatan, Jalan Merdeka Barat dan Jalan Merdeka Timur (Gambar 1.1). Alasan pemilihan lokasi studi di Jalan Merdeka adalah lokasi studi yang merupakan pusat Kota Malang yang memiliki kondisi guna lahan yang heterogen seperti perdagangan dan jasa, peribadatan, pemerintahan dan pelayanan umum serta ruang terbuka hijau. Kondisi guna lahan tersebut menjadi tarikan pergerakan yang tinggi baik pejalan kaki maupun kendaraan dengan aktivitas dan karakteristik yang beragam.

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi digunakan untuk memberikan batasan penelitian agar penelitian yang dilakukan dapat tepat sasaran. Penelitian ini dilakukan dengan melakukan survei primer dan survei sekunder. Data sekunder didapatkan dari berbagai pihak antara lain BAPPEDA, Dinas PU dan Dinas Perhubungan. Sedangkan data primer didapatkan melalui survei primer yaitu observasi langsung dan kuisioner yang diberikan kepada pejalan kaki yang melewati Jalan Merdeka. Ruang lingkup materi yang akan dibahas dalam penelitian "Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Konsep *Walkability* di Jalan Merdeka" adalah:

- 1. Karakteristik pejalan kaki, meliputi:
 - Usia pejalan kaki
 - Jenis kelamin pejalan kaki
 - Tujuan perjalanan
 - Waktu berjalan kaki

Hal ini dikarenakan usia, jenis kelamin, tujuan perjalanan dan waktu berjalan kaki mempengaruhi jarak tempuh dan perilaku pejalan kaki yang dapat menjadi pertimbangan dalam rencana penataan jalur pejalan kaki.

- 2. Karakteristik jalur pejalan kaki digunakan untuk menghitung kinerja jalur pejalan kaki, meliputi:
 - Kondisi fisik (geometrik) jalur pejalan kaki yang meliputi lebar jalur pejalan kaki, panjang dan tinggi jalur pejalan kaki
 - Kondisi lalu lintas (*traffic*) pejalan kaki yang meliputi jumlah pejalan kaki dan kecepatan pejalan kaki.
- 3. Kinerja jalur pejalan kaki dihitung berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana Sarana di Kawasan Perkotaan karena standar yang digunakan sudah disesuaikan dengan kondisi di Indonesia yang meliputi:
 - Tingkat pelayanan (*level of service*) jalur pejalan kaki dengan menghitung arus pejalan kaki dan ruang jalur pejalan kaki
 - Ruang jalur pejalan kaki dihitung berdasarkan arus dan kecepatan pejalan kaki
 - Arus pejalan kaki dihitung berdasarkan jumlah pejalan kaki dan lebar trotoar.
- 4. Fasilitas pejalan kaki dievaluasi berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana Sarana di Kawasan Perkotaan yang meliputi:
 - Fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki yang terdiri atas penyeberangan, lampu penerangan, halte, peneduh, tempat sampah, jalur hijau, tempat duduk, pagar pengaman, perambuan (*signage*), dan telepon umum.
 - Fasilitas khusus difabel terdiri atas *ramp* dan jalur difabel.

5. Indeks *walkability*

Indeks walkability dihitung berdasarkan pembobotan yang dilakukan pada kriteria jalur pejalan kaki menurut *US Department Health and Human Service* (2010) karena kriteria yang digunakan mencakup dalam karakteristik walkable street yang dilihat dari aksesibilitas, estetika, konektivitas, potensial rekreasi dan keselamatan pejalan kaki serta standar ini dapat digunakan untuk mengukur tingkat walkability yang unit analisisnya adalah ruas jalan. Kriteria yang digunakan terdiri dari:

- Fasilitas pejalan kaki
- Konflik pejalan kaki
- Penyeberangan
- Pemeliharaan
- Ukuran jalur pejalan kaki
- Buffer

- Aksesibilitas
- Estetika
- Peneduh
- 6. Jenis penyeberangan dievaluasi berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor 43 Tahun 1997 yang dapat menjadi pertimbangan penentuan jenis penyeberangan dalam rencana penataan jalur pejalan kaki, meliputi:
 - Jumlah pejalan kaki yang menyeberang
 - Jumlah kendaraan
- 7. Penataan jalur pejalan kaki dilakukan berdasarkan hasil analisis kinerja jalur pejalan kaki, analisis fasilitas pejalan kaki, analisis indeks walkability, analisis jenis penyeberangan dan analisis IPA.
- 8. Penentuan prioritas perbaikan dalam rencana penataan jalur pejalan kaki dilakukan berdasarkan hasil analisis IPA. Hal ini dikarenakan analisis IPA yaitu menghubungkan antara kepuasan masyarakat dan prioritas peningkatan (kepentingan) pada setiap variabelnya. Sehingga penentuan prioritas perbaikan tidak hanya dilakukan berdasarkan kondisi variabelnya tetapi juga dari tingkat kepentingan disetiap variabelnya.



679600

679800

679900

679700

1.6 Manfaat

Manfaat penelitian penataan jalur pejalan kaki berdasarkan konsep walkability antara lain:

1. Akademisi

Diharapkan adanya penelitian ini mampu memberikan referensi terkait penelitian penataan jalur pejalan kaki yang baik berdasarkan konsep walkability.

2. Masyarakat

Diharapkan adanya penelitian ini mampu memberikan informasi kepada masyarakat bahwa penataan jalur pejalan kaki berdasarkan konsep walkability mampu memberikan kualitas jalur pejalan kaki yang baik

3. Pemerintah dan Institusi terkait lainnya.

Diharapkan adanya penelitian ini dapat menjadi masukan bagi pemerintah dalam penataan jalur pejalan kaki .



10

1.7 Kerangka Pemikiran

- Belum optimalnya penyediaan prasarana jalur pejalan kaki yang mempengaruhi tingkat kenyamanan pejalan kaki seperti lebar jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Selatan yang kurang dari 2 meter serta peletakan shelter peneduh jalur pejalan kaki, tempat sampah dan lampu penerangan yang masih kurang.
- Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Timur adalah E pada waktu siang dengan volume pergerakan 732 dan sore hari dengan volume pergerakan 756 yang dipengaruhi tarikan guna lahan berupa perdagangan mall dan perdagangan retail.
- Perubahan fungsi trotoar menjadi tempat pedagang kaki lima di pusat Kota Malang termasuk di Alun-alun Jalan Merdeka yang menyebabkan pejalan kaki berjalan di jalur kendaraan bermotor
- Ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki yang masih kurang seperti tempat sampah yang hanya terdapat 1 buah di Jalan Merdeka Utara.
- Belum terdapat ramp antara jalur pejalan kaki dan jalan keluar masuk guna lahan di Jalan Merdeka Timur, Merdeka Utara dan Merdeka Selatan, serta belum terdapatnya jalur difabel diseluruh ruas Jalan Merdeka.
 - 1. Bagaimana karakteristik pejalan kaki dan kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka Kota Malang?
 - 2. Bagaimana tingkat *walkability* jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka berdasarkan persepsi pengguna dan ketentuan standar yang berlaku?
 - 3. Bagaimana rencana penataan jalur pejalan kaki berdasarkan konsep *walkability* di Jalan Merdeka Kota Malang?

